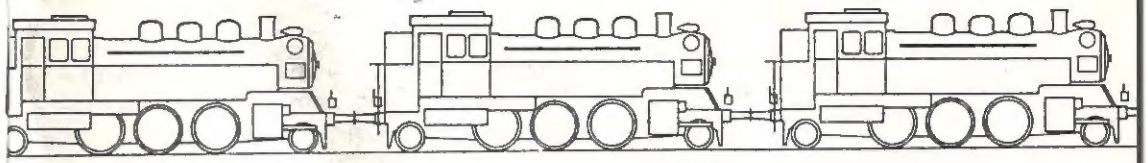
DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E.V.

SITZ KARLSRUHE



Studienfahrt

" Mit DB-Dampf zur WLE "
Sonntag, den 13. April 1969

Hannover Hbf - Hameln - Altenbeken - Lippstadt - Soest-Belecke - Lippstadt - Altenbeken - Hannover Hbf.

Grußwort des Herrn Präsidenten der Bundesbahndirektion Hannover.

Die Bundesbahndirektion Hannover begrüßt es, daß die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte als Ort ihrer Jahrestagung 1969 die niedersächsische Landeshauptstadt gewählt hat. Damit wird nach zweijährigem Wirken zunächst im Rhein-Main-Gebiet und süddeutschen Raum erstmalig der Schritt in den norddeutschen Bereich getan, um auch hier auf traditionsreichen Boden - bereits am 1.Dezember 1838 wurde die erste staatliche Eisenbahn innerhalb des Deutschen Bundes zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel in Betrieb genommen - die Arbeit weiterzuführen. Für die moderne Eisenbahn, die in einem harten Wettbewerbskampf steht, ist es von großem Wert und allen Eisenbahnern bereitet es eine große Genugtuung, daß sich veranwortungsbewußte Männer in dieser Weise bemühen, die Interessen für Geschichte und Tradition der Eisenbahn wachzuhalten und zu wecken.

Ich entbiete allen Teilnehmern ein herzliches Willkommen und wünsche Ihnen neben einer erfolgreichen Tagung vor allem während der Sonderfahrt mit der für diesen Zweck besonders begehrten Lokomotive der Baureihe 18 über eine fast 100 jährige Strecke nach dem Sauerland viele interessante und erlebnisreiche Stunden.

Der Präsident
der
Bundesbahndirektion Hannover

gez. Dr. Stille

Immer
ein lohnendes
Ziel...

HANNOVER

Landeshauptstadt und Messestadt mit bedeutenden Sehenswürdigkeiten aus alter und neuer Zeit, "Großstadt im Grünen" mit den berühmten Königsgärten zu Herrenhausen aus dem 17. Jahrhundert, Museen, Zoo, Unterhaltung, Vergnügen, Stadtrundfahrten.

Auskünfte: Verkehrsbüro Hannover, Ernst-August-Platz 8, Ruf 2 10 33

Grußwort der Westfälische Landes-Eisenbahn AG

Zum Geleit

In der heutigen Zeit wichtiger verkehrspolitischer Programme und Entscheidungen nimmt die Öffentlichkeit verstärkt Anteil am Schicksal und an den Zukunftschancen der Eisenbahnen. Mit Befriedigung kann dabei eine zunehmende Fairness gegenüber den Problemen der Bahnen, insbesondere den bisher zu ihren Ungunsten bestehenden Wettbewerbsverzerrungen, festgestellt werden.

Naturgemäß konzentriert sich das öffentliche Interesse hierbei auf zwei Schwerpunkte: die Sorge um den Fortbestand verkehrsschwacher Schienenstrecken, bezw. Bahnbetriebe und die Faszination, die von den großen Fernstrecken mit ihren steigenden Höchstgeschwindigkeiten und ihrer wachsenden technischen Perfektion ausgeht.

Daß es zwischen diesen beiden Extremen noch den wichtigen Sektor der "großen Kleinen" d.h. der zeitgemäß ausgerüsteten und verkehrlich nicht unbeachtlichen Nebenbahnen gibt, wird dabei leicht übersehen.

Umso mehr freut unsere Mitarbeiter und uns die Absicht der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, gerade jetzt mit ihrer Sonderfahrt vom 13.4.1969 die Westfälische Landes-Eisenbahn AG (WLE) und damit einen typischen Vertreter aus dem Bereich der mittleren Größenordnung kennenzulernen.

Wir heißen deshalb alle unsere Sonderzugfahrgäste im Betriebsführungsbereich der WLE herzlich willkommen und wünschen eine gute Fahrt, die dem gegenseitigen Kennen- und Schätzenlernen dienlich sein möge.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Kfm. O. Wienand (Kaufm. Vorstandsmitglied)

Dr.-Ing. G. Müller (Techn. Vorstandsmitglied)

Grußwort der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. Sitz Karlsruhe

Werte Mitglieder und Gäste,

zu unserer Studienfahrt "Mit DB-Dampf zur WLE" begrüßen wir Sie sehr herzlich und danken für die rege Beteiligung. Es wird Sie sicher interessieren, daß die Teilnehmer an der heutigen Fahrt nicht nur aus dem gesamten Bundesgebiet sondern auch aus Dänemark, England, den Niederlanden, Belgien, Luxemburg und der Schweiz kommen.

Bei Beginn der Vorbereitungen war es unser Ziel für die große Sonderzugfahrt die letzte Maschine der Baureihe 45 einzusetzen. Leider mußte dann im November 1968 die hierfür vorgesehene Lokomotive 045 019 des Bw Mühldorf wegen Triebwerksschäden vorzeitig abgestellt werden. Am Anfang dieses Jahres fehlte nicht viel und auch die beiden letzten Maschinen der Baureihe 183 wären"z"-gestellt worden; denn ihr immer kleiner gewordenes Aufgabengebiet lohnte den Erhaltungsaufwand nicht mehr. Nach langen Beratungen entschied man dann bei der BD Hannover die Maschine 018 323 wegen ihres besseren Zustands bis zum Herbst 1969 betriebsfähig zu erhalten.

Wir, und alle Freunde der Eisenbahn, sind der Deutschen Bundesbahn für diesen Entschluß dankbar und wissen das Entgegenkommen zu schätzen. Gleichzeitig möchten wir an dieser Stelle allen denjenigen danken, die uns bei den vielfältigen Vorbereitungen mit Rat und Tat unterstützten, insbesondere der Generalvertretung Hannover der DB, der Pressestelle der BD Hannover und der Direktion der Westfälischen Landes-Eisenbahn AG.

Dank gebührt aber auch dem bewährten Lokpersonal der 18 323, welches nun schon zum dritten Mal in "unseren Diensten" steht, sowie den Bediensteten der WLE.

Wir wünschen allen Teilnehmern eine erlebnisreiche Fahrt, die sicherlich neue Eindrücke bringen und dazu beitragen wird, die Dampftraktion in angenehmer Erinnerung zu bewahren.

Deutsche Gesellschaft für
Eisenbahngeschichte e.V.

Für den Vorstand:

Hinweise:

Es ist wie immer unsere Pflicht darauf hinzuweisen, daß Sie bitte im Interesse von Sicherheit und Ordnung während der Fahrt die notwendige Vorsicht walten lassen und den Anordnungen des Bahnpersonals bezw. der Reiseleitung folgen. Bitte, beachten Sie auch die Lautsprecherdurchsagen.

Das Betreten von Gleisanlagen ohne vorherige Absicherung und/oder Aufforderung durch Bahnbeamte ist verboten und lebensgefährlich.

Fotografen und Filmer bitten wir um Disziplin und um Unterlassung unfreundlicher Zwischenrufe. Bitte, denken Sie daran, daß außer Ihnen auch andere Teilnehmer an Aufnahmen interessiert sind.
Beachten Sie bitte ferner, daß die Tonbandfreunde die Arbeitsgeräusche der Dampflokomotiven und keine Diskussionen aufnehmen wollen.

Für Unfälle, gleich welcher Art, übernimmt die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. keine Haftung.

Von Hannover zum Arnsberger Wald.

Vielseitig und abwechslungsreich ist die Landschaft, die der Sonderzug durchfahren wird. Hannover, die Landeshauptstadt am Südrand der Norddeutschen Tiefebene, hat als ehemalige Residenzstadt eine wechsel-

volle Geschichte. Ausgrabungen hatten ergeben, daß das Ostufer der Leine schon im 10. Jahrhundert besiedelt war; die erste urkundliche Erwähnung Hannovers findet man 1163. Im Jahre 1367 trat die Stadt der Hanse bei; gegen Ende des 17. Jahrhunderts wurde Hannover Kurfürstentum, 1815 Königreich und kam 1866 zu Preußen.
Nach dem 2. Weltkrieg entwickelte sich Hannover zu einem Messeplatz und Wirtschaftszentrum ersten Ranges im Schnittpunkt zweier Autobahnen und zahlreicher Eisenbahnverbindungen. Der Wiederaufbau und die damit verbundene Verkehrsplanung wurden richtungsweisend für manche Stadt. Besonders zu erwähnen ist der vorbildliche Straßenbahnverkehr anläßlich der Hannover-Messe.

Grünflächen und Wälder schieben sich von allen Seiten beinahe bis ins Zentrum vor, so daß für Hannover die Bezeichnung "Stadt im Grünen" wirklich angebracht ist.
Aufgrund seiner Geschichte hat Hannover zahlreiche Sehenswürdigkeiten aufzuweisen. Von den wichtigsten wären zu nennen: das 1637 - 1642 erbaute Leineschloß - früher Residenz der Welfen, jetzt Sitz des Niedersächsischen Landtags; das Alte Rathaus - zwischen 1409 und 1490 in später Backsteingotik erbaut und der schönste mittelalterliche Profanbau der Stadt; das Neue Rathaus mit der 100 m hohen Kuppel (1913 auf 7000 Buchenstämmen gegründet); die Marktkirche - eine gotische Hallenkirche aus dem 14. Jahrhundert mit schönen bemalten Chorfenstern.
Das ehemalige Welfenschloß (Am Welfengarten 1) wurde 1887 - 1889 zur Technischen Hochschule umgebaut, vor dem Gebäude steht das Sachsenroß, das Wappentier des Landes Niedersachsen.

Unter den Grünanlagen sind an erster Stelle die Herrenhauser Königsgärten zu nennen. Sie sind die einzige unverändert gebliebene Gartenanlage des Frühbarocks in Deutschland, hier findet man auch das älteste deutsche Gartentheater. Die Gärten wurden 1666 angelegt und ab 1680 nach Ideen der Kurfürstin Sophie-Charlotte umgestaltet; eine 2 km lange Lindenallee verbindet Herrenhausen mit dem Stadtzentrum.

Der Maschsee, südlich des Neuen Rathaus, wurde 1934

Sind Sie ein Lokmuffel?

Gewiß nicht! — Wir auch nicht! — Sehen Sie — darum werden wir uns sicher blendend verstehen. Sie und wir von **‚DB mit Pfiff'**.
In **‚DB mit Pfiff'** erleben Sie die neue Welt der Eisenbahnen: Berichte aktuell! Reportagen spannend! Bilder sagenhaft! Alles in modernen Formen und Farben:

Aber **es dampft trotzdem** in ‚DB mit Pfiff'! Wir brechen eine Lanze für die Dampfloks. Bei uns lernen Sie Dampfveteranen kennen, die nur Großvater noch in schwacher Erinnerung hat.
Spaß beiseite: Wir wissen, daß Sie ein Dampflokfreund sind. Wir auch! — Darum werden wir uns gut verstehen! Verbindendes Motto: Tradition muß sein, sonst hängt alles in der Luft. Aber der Fortschritt marschiert! Man muß ihm auf den Fersen bleiben. (Und das tun wir. In jeder Nummer!) — Ist das auch Ihre Devise?

Ja? — Voilà — unsere auch! Wir sind sicher: **‚DB mit Pfiff' ist genau die richtige Zeitschrift für Sie! —**

‚DB mit Pfiff' erscheint fünfmal jährlich. Jedes Heft hat 24 Seiten, 1/2 vierfarbig. Jahresabonnement DM 2,70. Sie erhalten somit 120 Seiten interessante Eisenbahn-Lektüre **für nur DM 2,70 insgesamt** einschließlich Zustellgebühr direkt ins Haus! — Die erste Nummer d. J. ist Anfang März herausgekommen.

Bestellungen für 1969 unter Voreinsendung dieses Betrages baldmöglichst an den SENATOR-VERLAG, 6 Frankfurt/Main, Oberlindau 102, Postscheckkonto Frankfurt Nr. 226 41. (Überweisung gilt als Bestellung; bitte nicht extra schreiben.)

DB mit Pfiff

Besuchen Sie das

VERKEHRSMUSEUM NÜRNBERG

Lessingstraße 6. 5 Minuten vom Hauptbahnhof

Eisenbahn- und Postabteilung. Lokomotiven und Wagen in Originalgröße und in Modellen von den Anfängen der Eisenbahn bis heute. Modellbahnanlagen. Bibliothek und Leseräume. Briefmarkensammlung der Postabteilung mit 40 000 Postwertzeichen aus allen Ländern der Erde.

Geöffnet: Montag bis Samstag von 10 bis 16 Uhr, Sonntag von 10 bis 13 Uhr. Eintritt: Erwachsene 0,50, Schüler 0,30, Schulklassen 0,20 DM.

Die Veröffentlichungen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.

Emil Kessler 1813–1867

Ausstellungskatalog erschienen zur Gedächtnisschau der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. in Karlsruhe 1967.
120 Seiten, 16 Abb., 1 Farbtafel, Format DIN A 5, kart. 10,80 DM
(Vorzugspreis 7,80 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)
Beschreibung der Ausstellungsstücke, Literaturangaben und Zeittafeln. Zur Einführung: „Zum Leben und Werk Emil Kessler" von W. Distelbarth. Mit umfangreichen Listen: Die unter der Leitung Emil Kesslers in Karlsruhe und Eßlingen gebauten Lokomotiven (über 800!). Die bis zur Liquidation der Maschinenfabrik Carlsruhe angeschafften Lokomotiven der Badischen Staatsbahn. Die bis zum Tode Kesslers angeschafften Lokomotiven der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Über den aktuellen Anlaß hinaus ein Nachschlagewerk über das Schaffen eines der bedeutendsten Unternehmer und Konstrukteure.

Schallplatte „T 3, IV h und Malletlok"

Tondokumente von Studienfahrten 1967 der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte.
17-cm-Langspielplatte, 45 U/min., 16seitige Textbeilage mit Geschichte der Strecken und 12 Abbildungen, 8,80 DM.
(Vorzugspreis 6,60 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)
Lokomotive Nr. 14 der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH vor dem Sonderzug am 1. Oktober 1967. Abfahrt in Wiesloch-Walldorf, Besuch in Waldangelloch, Streckenaufnahmen. Schnellzuglokomotive 18 323 der DB vor Sonderzug Nürnberg–Frankfurt/Main am 22. Oktober 1967. Anfahrt auf der Spessartstrecke nach Halt vor dem Anfahrtssignal des Bahnhof Wiesthal. Schmalspur-Lokomotive Nr. 105 der Mittelbadischen Eisenbahnen AG, Bauart Mallet. vor Sonderzug von Zell nach Todtnau. Vorbeifahrt in der Nähe der Station Schönau.

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 1/1968

123 Seiten, 100 Abbildungen, Kunstdruckpapier, Format DIN A 4, kart. 19,80 DM
(Vorzugspreis 14,80 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)
Aus dem Inhalt:
Wolfgang Stoffels: Fünfzig Jahre Dampfturbinen-Lokomotiven (alle ausgeführten Maschinen und Projekte aus Europa und Übersee, aus Deutschland T 18 1001, T 18 1002, T 38 3255 u. a.).
Heinz Sturm: Die Entstehung der Murgtalbahn zum 100jährigen Jubiläum des ersten Abschnitts Rastatt–Gernsbach am 1. Juni 1969.
Hellmuth Fröhlich: Deutsche Lokomotiven in Österreich. (Alle irgend nur feststellbaren Lokomotiven, die von der Zeit des ersten Weltkrieges bis 1938 und von 1945 bis heute in Österreich waren bzw. sind, werden aufgeführt, unter Einschluß der österreichischen Privat- und Industriebahnen.)
Seidel/Horn/Eckert: T 3, IV h und Malletlok. Bericht über die Studienfahrten der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte im Jahre 1967.

Alleinvertrieb
VERLAG WOLFGANG ZIMMER · 6239 EPPSTEIN IM TAUNUS
Postfach 13 · In den Amtmannswiesen · Telefon (06198) 8394

Direktverkauf aller Veröffentlichungen bei den Studienfahrten und in den Historischen Dampfzügen Achern - Ottenhöfen.

- 1936 angelegt und ist 80 ha groß. Man findet hier Gaststätten, Strandbäder, Bootsvermietung, Motorbootverkehr usw.

Die Bahnstrecke Hannover - Hameln erschließt das Deistergebirge, zu dem auch der Saupark und der Osterwald gehören. Es ist ein waldreiches Gebiet und erreicht beim Anna-Turm mit 405 m seine höchste Erhebung. Bei Bad Münder und Bad Nenndorf findet man schwefelhaltige Quellen. Für einen reichen Wildbestand ist der Saupark bekannt, ein früher königliches bezw. kaiserliches Jagdrevier. Die Fläche umfaßt rund 1600 ha, sie wurde von 1836 - 1839 durch eine 2,5 m hohe und 16,5 km lange Steinmauer von dem übrigen Gebiet abgegrenzt. Innerhalb des Sauparks befindet sich ein über 36 ha großes Wisentgehege; ferner findet man hier verschiedene Wildentenarten, Fasane, Wildtauben, Bussard und andere Raubvögel.

Das Bergland rechts und links der Weser wird unter dem Namen "Weserbergland" zusammengefaßt. Wenn man eine topographische Karte dieses Gebietes genau betrachtet, stellt man fest, daß es sich in Wirklichkeit um eine ganze Anzahl kleiner Gebirge, Hügelketten und Hochplateaus handelt. Bundsandstein, Muschelkalk und Keuper sind die Hauptbestandteile der Formationen. Die höchsten Berge erreichen kaum 500 m, jedoch sind die Täler oftmals tief eingeschnitten und die Berge steil ansteigend. Durch den Waldreichtum zählt das Weserbergland zu den beliebten Erholungsgebieten.
Hameln, die Rattenfängerstadt mit den prächtigen Bauten der Weserrenaissance, und Bad Pyrmont - eines der ältesten Heilbäder der Welt - sind die wichtigsten Orte, die der Sonderzug in diesem Abschnitt passiert.

Wasserscheide zwischen Rhein bezw. Ems, und Weser ist der Teutoburger Wald, den wir in seinem südlichen Teil im Gebiet von Altenbeken erreichen. Hier findet man auch die höchsten Erhebungen. Das mit dem Egge-Gebirge rund 150 km lange Bergland beginnt in der Münsterländer Bucht und reicht bis zur Diemel bei Niedermarsberg. Aus geologischen Gründen unterscheidet man jedoch einzelne Gebirgsteile wie z.B.

Lippischer Wald, Berlebecker Bergland, Bielefelder Osning usf. Das nur wenige Kilometer breite Gebirge besteht vorwiegend aus Bundsandstein, Muschelkalk und Keuper. An Bodenschätzen findet man Eisen-, Zink- und Bleierze, außerdem viele heilkräftige Quellen, die die Entwicklung zahlreicher Kurorte förderten. Durch die Lage des Teutoburger Waldes treffen im ganzen Gebiet See- und Landklima aufeinander, wobei des Seeklima vorherrscht. Reichliche Niederschläge besonders im Westen sind die Folge.
Laub-, Misch- und Nadelwald geben der Landschaft einen abwechslungsreichen Charakter; Eisenhut, Akelei Kreuzblume und Goldnessel findet der kundige Wanderer. Die Fauna ist besonders durch Störche, Lachmöven, Flußseeschwalben, Schwarz- und Dammwild vertreten.
Es würde hier zu weit führen, die Volksbräuche, die Kultur- und Baudenkmäler dieses vielgestaltigen Gebietes zu erwähnen. Hingewiesen sei noch auf Paderborn, die alte Hanse- und Kaiserstadt am Westrand des Teutoburger Waldes.
Schon vor 2000 Jahren entstand an den Paderquellen eine Ansiedlung und Karl der Große hielt 777 hier seinen ersten Reichstag auf dem eroberten sächsischen Boden ab. Seit 806 ist die Stadt Bischofssitz; der Dom - eine dreischiffige Hallenkirche - stammt in seinen ältesten Teilen aus dem Jahre 1068. Zu den interessantesten Sehenswürdigkeiten Paderborns gehören die über 200 Paderquellen, denen im Sommer und Winter Wasser von gleichbleibender Temperatur entspringt. Sie frieren auch in strengen Wintern nicht ein. Das aus den Quellen zu Tage tretende Wasser sammelt sich auf der Paderborner Hochfläche (Egge-Gebirge) und fließt als Grundwasserstrom nach Norden, bis es vor einer wasserundurchlässigen Schicht nach oben gedrängt wird.

Eine alte Völkerstraße ist der Hellweg (hel weg= Totenweg), der den Teutoburger Wald mit dem Rhein verbindet und etwa dem Verlauf der Bundesstraße 1 entspricht. Vor dem Industriegebiet durchschneidet er die fruchtbare Soester Börde mit den Hauptorten Lippstadt und Soest. Lippstadt ist eine malerische Stadt mit Fachwerkbauten, Kirchen aus dem 12. und 13. Jahrhundert und den Ruinen einer ehemaligen

Stiftskirche. Im Hotel Köppelmann befindet sich ein sehenswerter Rokokosaal; in der Umgebung Lippstadts haben sich zahlreiche Wasserburgen wie Overhagen, Heringhausen und Eringerfeld erhalten.
Die Stadt Soest liegt am nördlichsten Punkt des Sauerlandes und hat den Beinamen "Stadt des Deutschen Mittelalters". Es ist die älteste Stadt Westfalens, und sie hat sich bis in die jüngste Zeit hinein ihr altes Bild bewahrt. Fachwerk- und Patrizierhäuser, krumme Gassen, einen weitgehend erhaltenen Wall, viele Gärten und die aus grünem Sandstein gebauten Kirchen findet der Besucher. Eine der schönsten gotischen Kirchen Westdeutschlands ist die Kirche St. Maria zur Wiese (als Wiesenkirche weithin bekannt); der Patroklidom stammt aus dem 11. Jahrhundert- er ist nach dem Schutzheiligen der Stadt, St. Patroklus, benannt. Zu den Soester Spezialitäten gehören Altbier, Soester Kümmel und "Braune Ecken" (Roggenbrötchen).

Abschließend sei noch das Möhnetal erwähnt, welches im Verlauf der Studienfahrt zum Teil befahren wird. Die Möhne ist der einzige bedeutende Nebenfluß der Ruhr, der vom Norden her einmündet und trennt durch seinen 52 km langen Lauf den Arnsberger Wald vom Haarstrang.
Zwischen Günne und Wamel wird die Möhne durch den 1908 - 1912 erfolgten Bau einer Sperrmauer gestaut. Die Mauer wurde aus Muschelkalkstein hergestellt, ist an der Krone 650 m lang, 6,25 m breit und 40,3 m hoch. Es wurden rund 267 000 m^3 Bruchsteine verarbeitet. Bis zum Bau der Bigge-Talsperre war der Möhnesee mit 1037 ha überstauter Fläche und 135 Millionen m^3 Inhalt der größe Stausee Westfalens.
Bei Delecke und Körbecke überspannen steinerne Brücken den See; der Delecker Viadukt ist 700 m lang, 30 m hoch und 8 m breit; die Körbecker Brükke 513 m lang und 3 m breit mit 6,5 m breiten Ausweichstellen.
Auf einer ins Möhnetal hineinragenden Bergnase liegt Belecke, das einzige Heilbad des Sauerlandes. Sächsische Kaiser und Könige jagten im Arnsberger Wald und badeten in Belecke. Die Stadt erhielt vor 700 Jahren durch den Erzbischof von Köln die Stadtrechte.

Mit den vorstehenden Ausführungen wollten wir Sie über die Landschaft informieren, die der Sonderzug durchfährt. Es ist nicht ganz einfach ein derart vielfältiges Gebiet zu beschreiben. Wir hoffen jedoch, daß wir Ihnen eine allgemeine Übersicht vermitteln konnten. Vielleicht macht Sie einmal ein Urlaub näher mit dem einen oder anderem Landstrich bekannt.

Die Studienfahrt

Die Bahnhofsanlagen von Hannover und die Direktion können auf über 125 Jahre Vergangenheit zurückblikken.
Nach der Eröffnung der ersten hannoverschen Eisenbahn von Hannover nach Peine am 22.10.1843 wurde von 1844 - 1847 nach Entwürfen von Prof. Schwarz das erste Empfangsgebäude in Anlehnung an die englische Bauweise im Rundbogenstil gebaut. Als erste Residenzstadt errichtete Hannover einen Durchgangsbahnhof während andere Residenzstädte aus Prestigegründen Kopfbahnhöfe bauen ließen.
Die Bundesbahndirektion Hannover hat ihren Vorläufer in der Kgl. Hannoverschen Eisenbahndirektion Hannover, die am 13.3.1843 gegründet wurde. In der Verfügung des Königlichen Ministeriums des Innern heißt es unter anderem:
"Seine Majestät der König haben allergnädigst geruhet, die bisherige Eisenbahn-Commission hieselbst, nachdem sie die ihr übertragenen Geschäfte befriedigend erledigt hat, aufzulösen, und eine Eisenbahn-Direktion in hiesiger Königlichen Residenzstadt zu errichten....."

1876 wurden die bisher ebenerdig durch die Stadt geführten Gleise auf die heutige Höhe angehoben und der erste Bahnhof mußte weichen. Nach Plänen von Baurat Stier entstand von 1876 - 1879 ein neues Empfangsgebäude in der jetzigen Form. Schwere Luftangriffe auf Hannover, besonders am 8.und 9. 10. 1943 richteten an Bahnanlagen und Stadt große Schäden an, vom Empfangsgebäude blieb nur die Frontfassade erhalten. Der Wiederaufbau in der alten

Form dauerte bis in die fünfziger Jahre hinein.

Vorwiegend bei den Elektrifizierungsarbeiten wurden die Gleis- und Sicherungsanlagen modernisiert; jedoch lassen sich bei den beschränkten Platzverhältnissen Störungen in den Spitzenzeiten nicht immer vermeiden. Der U-Bahnbau sorgt mit den zeitweise erforderlichen Gleissperrungen für neue Belastungen.

Der Sonderzug verläßt Hannover Hbf etwa in südlicher Richtung und zweigt in Hann.-Waldhausen von der Strecke nach Elze ab. Kurz darauf rechts in Fahrtrichtung der Maschsee, es folgt der Bahnhof Hann.-Linden. Bei der Durchfahrt rechts die großen Werksanlagen der Hanomag. Hier entstand 1853 unter der Leitung von Egestorff die Lokomotive mit der Fabr.-Nr. 1 "Ernst August"; sie zog den Eröffnungszug auf der Strecke nach Hildesheim mit dem sie damals hängen blieb.

Die Landschaft ist noch weitgehend flach, rechts die Hügel der Benther Berge - bei Empelde und Weetzen sieht man links die Fördertürme und Halden von Kalibergwerken. Die Strecke führt nun in einem großen Bogen um den Deister und erreicht im Bahnhof Springe ihren höchsten Punkt zwischen Hannover und Hameln.
Durch das Tal der Hamel geht es über Bad Münder Bf der Weser entgegen, rechts die Berge des Süntel.
Die Bahnstrecke Bad Münder - Bad Nenndorf hat nur noch Güterverkehr.

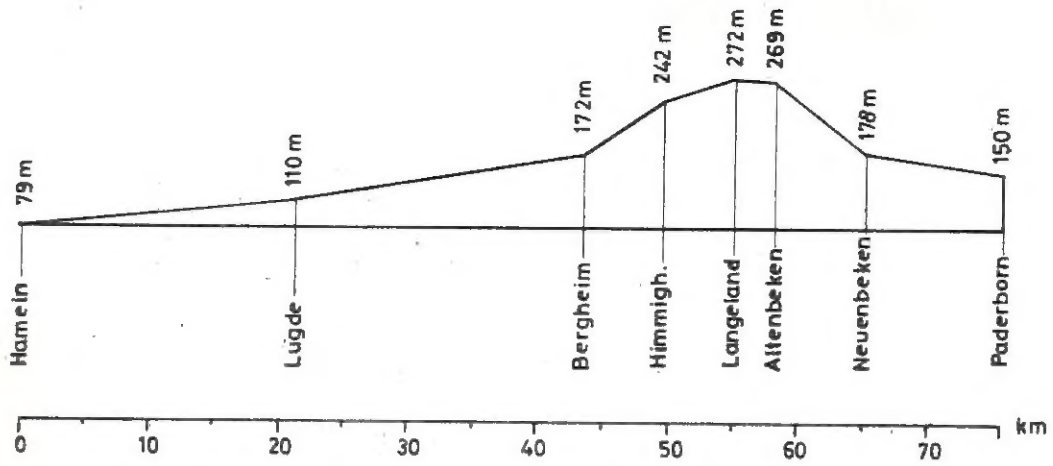
Bei der Einfahrt in den Bahnhof Hameln links das Bahnbetriebswerk in Backsteinmauerwerk, von hier aus werden Triebfahrzeuge der Reihen 023, 050, 515, 260 und 332 eingesetzt.
Rechts, noch vor den Bahnsteigen, steht am Stellwerk Hmf das Vereinsheim der Eisenbahnfreunde Hameln: der ehemalige Salonwagen des deutschen Kronprinzen. Der sechsachsige Wagen wurde 1905 bei der "Breslauer Actiengesellschaft für Wagenbau" (später Linke-Hofmann-Werke) gebaut und unter der Nummer 20 in den kaiserlichen Hofwagenpark eingereiht. Er stand erst dem Kronprinzen, dann dem Reichskanzler zur Verfügung.Zuletzt wurde das Fahrzeug als Unterrichtswagen Dienst 6ü 05 093 eingesetzt und dann 1964 ausgemustert. Die Eisenbahnfreunde Hameln konnten den stark umgebauten Wagen übernehmen und

es ist ihnen zu danken, daß sie unter vielen Mühen das Fahrzeug äußerlich in den ursprünglichen Zustand versetzten. Am 5.3.1966 erfolgte die letzte offizielle Fahrt in Anwesenheit des Prinzen Louis Ferdinand von Preußen.

Eine Besichtigung des Wagens ist in der Kürze der Zeit und bei der Größe unserer Reisegruppe nicht möglich, wir sorgen aber dafür, daß Sie den Wagen zumindest fotografieren können - bitte, beachten Sie die Lautsprecherdurchsagen.

Nach der Überquerung der Weser links die Zuckerfabrik Emmerthal AG; nach dem Bahnhof Emmerthal links die Abzweigung der ehemaligen Vorwohle-Emmerthaler-Eisenbahn. Nach einer zeitweisen Einstellung des gesamten Betriebs wurde unter neuer Firmierung zunächst der Güterverkehr und ab 1.12.1968 auch wieder der Personenverkehr aufgenommen.
Die Hügel des Weserberglandes kommen näher, rechts in Fahrtrichtung das Schloß Hämelschenburg, als stolzester Bau der Weserrenaissance im Jahre 1588 anstelle einer Bergfeste in Form eines Herrensitzes errichtet. Bekannt ist die dort befindliche Porträtgalerie deutscher Fürsten.
In einem Talkessel liegt Bad Pyrmont, die breiten Bahnsteige - ehemals waren es drei - lassen die frühere Bedeutung der Bahn für die Kurstadt erkennen.

Der Zug hält zu einem Fotohalt im kleinen Bahnhof Lügde. Die altertümliche Stadt ist durch den Feuerlauf der Lügder Osterräder bekannt, der alljährlich am Abend des 1. Ostertages stattfindet. Es handelt sich hierbei um den ältesten Osterbrauch Niederdeutschlands.
Die Strecke folgt weiter dem Lauf der Emmer, die sich durch das Tal schlängelt, bei Schieder links die Höhe des Kalenberges (314 m) mit Aussichtsturm. Das Weserbergland, welches der Zug etwa beim Haltepunkt Wöbbel verläßt, ist ein Zentrum der Holzindustrie, insbesondere der Stühlefabrikation. Der Zug durchfährt nun ein weites Talbecken, in dem die Stadt Steinheim liegt. Hier sollte nach Planungen aus der Zeit um 1895 eine meterspurige Kleinbahn enden, die das Gebiet zwischen Höxter und dem Teutoburger Wald erschlossen hätte.
Die Trasse beginnt jetzt stärker zu steigen und führt



Höhenprofil der Strecke Hameln-Altenbeken-Paderborn

über Bergheim und Himmighausen auf die Höhe des Teutoburger Waldes. Sie verläuft zunächst am Ostrand des Gebirges und biegt bei Langeland in einer weiten Kurve nach Westen ab. Das Zusammentreffen der Strecken Hameln - Altenbeken und Ottbergen - Altenbeken machte vor dem Rehberg-Tunnel hohe Aufschüttungen erforderlich.
Der 1642 m lange Rehberg-Tunnel, das einzige Bauwerk dieser Art im Verlauf der heutigen Studienfahrt, wurde 1864 gebaut. Er durchsticht den 427 m hohen Rehberg. Als Besonderheit ist hier der Tunnelfunk zu erwähnen: Wegen der Krümmungen der Strecke sind Arbeiter im Tunnel und Streckenläufer durch Funk mit den beiden Betriebsstellen an den Tunnelenden verbunden.

Nach der Ausfahrt aus dem Tunnel links die Verbindungskurve zur Strecke Altenbeken - Warburg um den Bahnhof von durchfahrenden Güterzügen zu entlasten.
Es folgt auf der gleichen Seite das Bw Altenbeken, es ist Einsatz-Bw für Triebfahrzeuge der Baureihen 044, 050 und 332.
Während des Haltes im Bahnhof Altenbeken sieht man in Fahrtrichtung die Beketal-Brücke, als Altenbekener Viadukt besser bekannt. Sie wurde 1852 in Werksteingewölbe erbaut, ist rund 500 m lang, 35 m hoch und liegt horizontal in einem Radius von 1000 m.

Der Bahnhof Altenbeken erfüllt im Schnittpunkt von drei Strecken wichtige Aufgaben, einige Zahlen mögen sie erläutern:
In Altenbeken beginnen 29 Reisezüge und 8 Güterzüge; es enden 30 Reisezüge und 6 Güterzüge. Bei 11 Reisezügen und 10 Güterzügen werden Wagen ausgetauscht, bei 4 Reisezügen und 3 Güterzügen die Triebfahrzeuge gewechselt.

Die Strecke senkt sich nun hinunter nach Paderborn, wir überfahren die Beketal-Brücke (s.o.); dann die Dunetal-Brücke. Sie wurde ebenfalls 1852 in Werksteingewölbe erstellt, ist rund 230 m lang, 30 m hoch, hat eine Neigung von 9,53 ‰ gegen Neuenbeken und einen Radius von 850 m an dem einen, von 900 m andem anderen Ende. Die Gleise sind S-förmig verlegt.
Am Ausgang des Beketales liegt Neuenbeken, ab hier schöner Blick nach rechts in die Ebene. Es folgt die Ausweichstelle Benhausen, das Überholgleis liegt in der Mitte, für die Ausfahrsignale in Richtung Paderborn ist eine Signalbrücke vorhanden. Die Strecke zwischen Benhausen und Neuenbeken war früher dreigleisig.
Nach wenigen Minuten wird der Paderborner Hauptbahnhof durchfahren. Bei der Ausfahrt links das Bahnbetriebswerk mit einem Rundschuppen, der diese Bezeichnung im wahrsten Sinne des Wortes verdient. Die Halle ist kreisrund, hat eine einzige Zufahrt und die Drehscheibe liegt im Zentrum. Triebfahrzeuge der Baureihen 01, 044 und 050 sind hier beheimatet, für solche der Baureihen 211 und 260 ist Paderborn Einsatz-Bw.

Die Trasse verläuft nun in der Ebene, die Berge sind zurückgeblieben. Es folgen Salzkotten - eine Stadt, die im Mittelalter wegen der Salzgewinnung große Bedeutung hatte - und Geseke. Um 11.03 Uhr trifft der Sonderzug in Lippstadt ein.

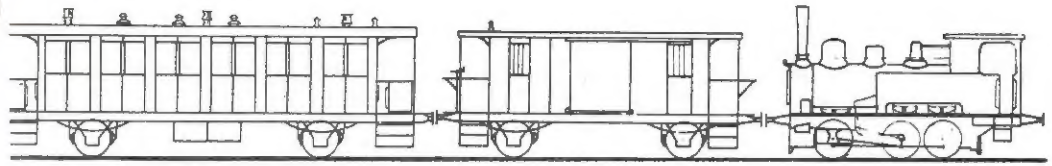
Für die eisenbahntechnisch interessierten Teilnehmer wird die WLE einige ihrer Fahrzeuge zum Besichtigen und Fotografieren bereitstellen. Besonders sei noch auf den ehemaligen Salonwagen des Fürsten Thurn und Taxis hingewiesen. Das Fahrzeug mit der jetzigen Nummer B4i 2251 wurde 1910 bei Rathgeber in München gebaut und war ursprünglich mit dreiachsigen Drehgestel-

Im Frühjahr 1969 erscheint:

Schwäbische

Eisenbahn

Eine Abhandlung zur Verkehrsgeschichte der Lokalbahnen in Mittelschwaben



CL GwL D VII

von Siegfried Baum; ca. 200 Seiten mit über 150 Abb., Zeichnungen und Streckenplänen, kart. ca. 17,– DM

Bitte Prospekt anfordern!

Verlag W. Zimmer · 6239 Eppstein/Taunus

len versehen, sie wurden später gegen die jetzigen Drehgestelle ausgetauscht. Der ehemalige Speisewagen der Mitropa (WLE-Nummer AB4i 2253), Baujahr 1904, welcher von der WLE in einen Personenwagen umgebaut wurde, ist nicht mehr im Einsatz.

Wir bitten, bei der Besichtigung der WLE-Anlagen unbedingt auf die daneben liegenden Hauptgleise der Bundesbahn zu achten und diese nicht zu betreten.
Das WLE-Gelände erreichen Sie bequem über Fußwege: vom Bahnhof Lippstadt links, dann über den Bahnübergang und gleich danach rechts weiter.
Den Angehörigen der Eisenbahnfreunde empfehlen wir einen Rundgang durch Lippstadt.
Ab ca. 12.20 Uhr wollen wir am Gesellschaftswagen, bei Regen im Gesellschaftswagen, einige Eisenbahn-Souveniers amerikanisch versteigern, vorgesehen sind unter anderem Lok-Nummernschilder. Wir hoffen, daß das Vorhaben dieses Mal ausgeführt werden kann, nachdem es wegen unvorhergesehener Überraschungen bei der Sauerlandfahrt vom 23.3.1969 ausfallen mußte.

Die Weiterfahrt nach Soest erfolgt um 12.45 Uhr. Die Strecke führt durch die ebene Soester Börde, Wiesen, Baumgruppen und kleine Wälder lockern die Landschaft auf. Das 3. Gleis zwischen Bad Sassendorf und Soest wurde abgebaut. Rechts bei der Einfahrt in den Bahnhof Soest das ehemalige Bahnbetriebwswerk mit dem weithin sichtbaren Wasserturm. Der Dampfbetrieb ist hier auch zur Rarität geworden, ausgemusterte Maschinen, z.B. der Baureihen 94 und 50^{40}, rosten vor sich hin.

Soest war früher ein wichtiger Schnittpunkt der Staatsbahn und zweier Privatbahnen. Die nachstehenden Angaben sollen einige Hinweise darauf geben.

30.3.1825 Aufruf Friedrich Harkorts in einer Hagener Zeitung zum Bau von Eisenbahnen.

29.5.1845 Gründung der "AG Köln-Mindener-Thüringer-Verbindungseisenbahn" von Hamm über Soest nach Paderborn (Warburg).

1.10.1850 Eröffnung der Strecke Hamm - Paderborn durch die obengenannte Gesellschaft, die sich nun "Westfälische Eisenbahn" nennt.

1.1. 1855 Eröffnung der "Dortmund - Soester-Eisenbahn", der späteren "Bergisch - Märkische-Eisenbahn".

1866 Zweigleisiger Ausbau Dortmund - Soest

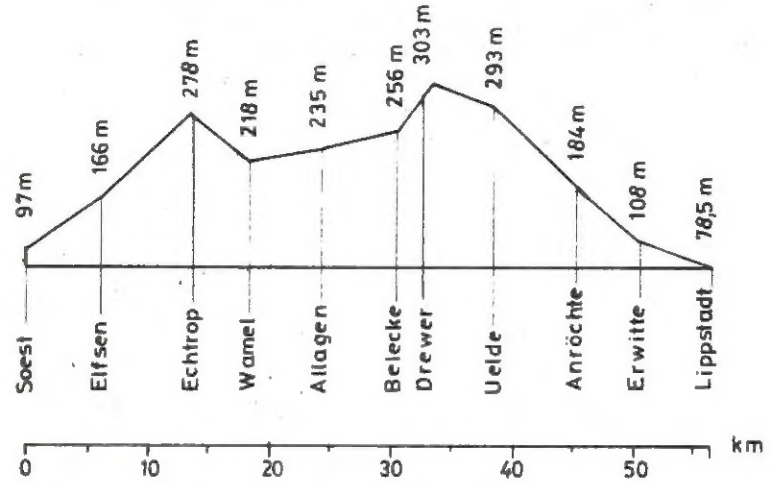
1867 Zweigleisiger Ausbau Soest - Paderborn.

1.5. 1898 Eröffnung der Ruhr-Lippe-Kleinbahn Hovestadt - Soest - Neheim.

1.12.1898 Eröffnung der Westfälische Landes-Eisenbahn Brilon Stadt - Belecke - Soest.

Während des Aufenthaltes in Soest übernimmt die 1'E 1'h2t-Lokomotive 0122 der WLE den Zug und zieht ihn zunächst nach Belecke. Die Stadt Soest wird in einem Bogen umfahren, bei der Durchfahrt durch den Bahnhof Soest-Thomätor rechts der ehemalige große Lokschuppen der WLE. Er wurde an einen Mühlenbetrieb verkauft. Für örtliche Rangierarbeiten und Übergabefahrten ist eine einzige Diesellok in Soest beheimatet, früher waren es 7 und noch mehr Dampflokomotiven. Zunächst wenig, dann stärker mit maximal 1:50 ansteigend, führt die Strecke über Elfsen nach Echtrop und erreicht dort mit 278 m ihren höchsten Punkt. Von hier bietet sich dem Fahrgast ein schönes Panorama: der Blick auf den Arnsberger Wald und in das Land der

tausend Berge, auf die bewaldeten Höhen des Haarstrangs und zurück in die Ebene mit den Türmen von Soest. Von bestimmten Punkten aus kann man auf die Fläche des Möhnesees blicken.
Mit einer Neigung von wiederum 1:50 und in engen Kurven von 200 m Radius senkt sich die Trasse hinab zum Bahnhof Wamel im Möhnetal, den tiefsten Punkt der Strecke soweit sie dem Lauf der Möhne folgt.
Zur Bewältigung des Höhenunterschiedes waren früher bei Güterzügen von 1200 t bis 1400 Last zwei Zuglokomotiven und 1 Schiebelokomotive erforderlich. Das jetzt verkehrende eine tägliche Güterzugpaar wird von einer Diesel-Lokomotive gefahren.



Höhenprofil der WLE-Strecken Soest - Belecke - Lippstadt

Der Bahnhof Wamel hatte für den Personenverkehr große Bedeutung, seine langen Bahnsteige reichten auch für große Sonderzüge aus. Die Strecke verläuft nun teils links, teils rechts des Stausees bezw. der Möhne. Die Bahnhöfe Völlinghausen, Niederbergheim und Allagen haben noch einige Bedeutung für den Güterverkehr, insbesondere für Holz- und Steintransporte. Auffallend weiß und hoch über dem Tal gelegen, grüßt links das Kloster Mülheim.

Bald darauf durchfährt der Zug Belecke Rbf mit seinen 7 Gleisen und einem Ablaufberg (rechts bei der Einfahrt). Auf der linken Seite zwei Industriebetriebe mit Gleisanschluß und eigener Lokomotive. Der Sonderzug hält nun im Personenbahnhof Belecke.

Belecke Pbf hatte früher große Bedeutung für den Umsteigeverkehr von und nach allen Richtungen. So, wie jetzt zu bestimmten Zeiten die Omnibusse aus Soest, Lippstadt, Warstein und Brilon am Bahnhofsvorplatz eintreffen, kreuzten bis zum Ende der fünfziger Jahre die Reisezüge bezw. Triebwagen. Nicht umsonst wurden die großzügigen Bahnsteiganlagen und ein zentrales Stellwerk geschaffen. Belecke ist jetzt Zugleitbahnhof für die Strecken Soest - Brilon-Stadt und Lippstadt - Warstein. Im Bahnhof Belecke (wie auch im Bahnhof Wamel) erinnert ein Wasserturm an den einst lebhaften Dampfbetrieb.

Nach einer Verschnaufpause beginnt die Rückfahrt nach Lippstadt. Schon unmittelbar nach der Ausfahrt beginnt die Trasse mit 1:50 zu steigen um den südlichen Abhang des Haarstrangs zu erklimmen. Mit scharfen Bögen von 18o m Radius ändert sich ständig die Richtung der Strecke. Nach einem Aufenthalt im ehemaligen Haltepunkt Drewer geht es weiter aufwärts und die Bundesstraße 55 wird dreimal überquert. Bei km 20,7 ist der höchste Punkt erreicht - bis hierher werden Güterzüge ab 700 t Last durch eine Schiebelok nachgeschoben. Mit den gleichen engen Kurven wie auf der Südseite senkt sich nun die Trasse in Richtung Anröchte. Umfangreiche Gleisanlagen, z.T. im Rückbau, und ein stillgelegtes Stellwerk lassen die frühere Bedeutung dieses Bahnhofs erkennen.

Vor Erwitte tauchen auf der rechten Seite gute Kunden der WLE auf- fünf große Zementwerke. Bis vor wenigen Jahren lag das Streckengleis östlich der B 55, durch die Verlegung auf die Westseite entfielen zwei den Betrieb behindernde Bahnübergänge.

Bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Erwitte führt die Trasse mitten durch den Ort und folgt ab Ortsausgang parallel der Bundesstraße 55 bis kurz vor Lippstadt. Mit der Ankunft in Lippstadt ist die Fahrt über die interessanten Strecken der WLE beendet und die 018 323 übernimmt den Zug wieder zur Rückfahrt nach Hannover. Sie wird ihn mit den gleichmäßigen Auspuffschlägen ihres Vierzylinder-Verbundtriebwerkes hinauf nach Altenbeken ziehen und dann in rascher Fahrt dem Ziel entgegen eilen.

Mit der Ankunft in Hannover wird wieder eine Studienfahrt neue Eindrücke vermittelt haben, und wir hoffen, daß Ihre Erwartungen erfüllt wurden.

Die Westfälische Landes-Eisenbahn AG

Mit einer Betriebslänge von 229 km, davon 93 km nur für den Güterverkehr, und 61o Bediensteten gehört die WLE zu den bedeutenden nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Einige weitere Zahlen mögen die Größe des Betriebs unterstreichen.

Die Länge aller Gleise (nur Regelspur) beträgt 286 km, die Schienen der Formen 6,8, 15c, S 49 und S 54 sind auf Holzschwellen verlegt. Zu den Gleisanlagen gehören 429 Weicheneinheiten (zum größten Teil auf Stahlschwellen) und 9 Gleiswaagen. 121 Werksanschlüsse sind vorhanden. An den Strecken liegen 35 Bahnhöfe, 17 Haltepunkte und 13 Haltestellen.
Der technischen Sicherung der Strecken dienen 23 Schrankenanlagen, 35 Blinklichtanlagen, 36 Lichtsignale, 16 Stellwerke, dabei 1 mit Drucktastentechnik, Für den Zugleitbetrieb sind die Bahnhöfe Belecke, Beckum und Stadtlohn zuständig.
Der Fahrpark umfaßt zur Zeit unter anderem 4 Dampflokomotiven (1 Stck 1'E 1', 3 Stück 1'C 1'), 20 Diesel-Lokomotiven mit Leistungen zwischen 110 und 1600 PS, vier vierachsige Dieseltriebwagen, 1 zweiachsiger und 4 vierachsige Steuerwagen, 1 zweiachsiger und 15 vierachsige Personenwagen. Ferner sind vorhanden: 19 Dienstwagen, 9 Packwagen, 28 offene und 2 gedeckte Güterwagen, 2 Heizkesselwagen. Für die umfangreichen Kalksteintransporte können 50 Wagen der Gattung Omi und 77 Wagen der Gattung Fd 60 eingesetzt werden.

Das gesamte Netz der WLE zu beschreiben würde über den Sinn dieser Schrift hinaus gehen. Es werden daher nur die befahrenen Strecken erwähnt.

Die Warstein-Lippstädter-Eisenbahn eröffnete am 1.11.1883 die 30,7 km lange Strecke von Warstein über Belecke nach Lippstadt um den Gütertransport in diesem Gebiet zu fördern und zu erleichtern.

Wegen des Baues weiterer Strecken änderte die Gesellschaft 1886 ihren Namen in Westfälische Landes-Eisenbahn und konnte ihre Initialen beibehalten.

Damals wie heute ist der Güterverkehr die Haupteinnahmequelle der Bahn, der Kalksteintransport spielt hierbei eine besondere Rolle. Die Streckenführung zwischen Lippstadt und Warstein ist sehr abwechslungs-

reich und zur Überwindung des Höhenunterschiedes bei der Überquerung des Haarstrangs künstlich verlängert. Die maximale Neigung beträgt 1:50 (20 %o), der minimale Radius 180 m, die Achslast 20 t. Die Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge ist auf 40 km/h, die der Reisezüge auf 50 km/h, im Abschnitt Belecke - Lippstadt auf 60/70 km/h festgelegt.
Während der Personenverkehr seit 1958 mehr und mehr auf die Straße verlegt wurde, ist der Güterverkehr nach wie vor sehr rege. Der Winterfahrplan 1968/69 sieht auf der Strecke Lippstadt-Warstein werktags ein Personenzugpaar und vier Güterzugpaare, sowie zwei Bedrafsgüterzugpaare vor. Weitere Fahrten erfolgen noch über kürzere Teilstrecken.

Die 54,2 km lange Strecke von Soest nach Brilon - Stadt wurde am 1.12.1898 eröffnet; es war die 4. Strecke der WLE. Ihre maximale Neigung beträgt 20 %o (1:50), der minimale Radius 200m, die Achslast 20 t. Die Höchstgeschwindigkeit für die Güterzüge beträgt 40 km/h.
Bis zur Einstellung des Reisezugverkehrs per 29.5. 1960 verkehrten im Durchschnitt 5 Personenzugpaare. Sonntagszüge von Essen nach Wamel und Wintersportzüge von Soest/Lippstadt über Brilon Wald nach Willingen wurden nach Bedarf gefahren. Eine gewisse Bedeutung erlangte der E 593/594, genannt "Kiepenkerl - Express", als Verbindung zwischen Münster und Korbach über Hamm - Soest - Belecke - Brilon Wald. Im Winter 1968/69 ist außer dem einen Güterzugpaar ein Bedarfsgüterzugpaar vorgesehen, dazu kommen einige Übergabefahrten.

"Pängel - Anton" heißt die WLE im Volksmund wegen des Läutewerks der Dampflokomotiven, die auch von diesen Schienen bald verschwunden sein werden. Für die erste Strecke wurden 1883 von Henschel zwei Cn2t-Lokomotiven mit den Namen "Warstein" und "Lippstadt" beschafft, die für den Bau der Strecke eingesetzte Bn2t-Lok von Hohenzollern schied schon 1887 aus dem Bestand der WLE aus. Mit den wachsenden Strecken wurden neue Lokkäufe getätigt - um die Jahrhundertwende waren dann schon 19 Maschinen vorhanden. Die Lokomotivliste zeigt, welch viele Typen längere oder kürzere Zeit bei der WLE waren. Unter anderem gelangten 1938 über die Deutsche Reichsbahn die Ma-

Technische Hauptdaten der Lokomotiven 0122 und 031 - 033 der WLE

Betr.-Nr.		0122	031 - 033
Bauart		1'E 1'h2t	1'C 1'h2t
Zylinderdurchmesser	mm	2x 600	2x 470
Kolbenhub	mm	600	550
Treib-u.Kuppelraddurchm.	mm	1300	1350
Laufraddurchmesser vorn	mm	850	850
Laufraddurchm. hinten	mm	850	850
Bauart der Steuerung		Heusinger	
Kesselüberdruck	kp/cm^2	16	16
Anzahl der Heizrohre		142	150
Heizrohrdurchmesser	mm	51x2,5	39,5x2,5
Anzahl der Rauchrohre		43	32
Rauchrohrdurchmesser	mm	133x4	125 x 4
Rohrlänge zw.d.Wänden	mm	4250	3400
Rostfläche	m^2	3,2	2,2
Strahlungsheizfläche	m^2	13,16	9,73
Rauchrohrheizfläche	m^2	71,8	45,4
Heizrohrfläche	m^2	172,0	126,3
Überhitzerheizfläche	m^2	72,96	45,8
Achsstand d.Treibachsen	mm	6200	3800
gesamter Achsstand	mm	11 200	8 600
Länge über Puffer	mm	15 200	11 500
Leergewicht	Mp	84	49,7 -52
Dienstgewicht	Mp		
Wasservorrat	m^3	10	5,3-7
Kohlenvorrat	t	3	3,6
Indizierte Leistung	PS	1500	850
V max vorw./rückw.	km/h	60/60	75/75
Beschaffungspreis	RM	133 730	80 890

	0122	031	032	033
Hersteller	Borsig			
Baujahr	1937	1936	1936	1938
Fabr.-Nr.	14 667	14 611	14 612	14 700
Laufleistg. km s. Anl.	1034650	1167800	1329000	1175450

schinen 70 104 und 70 105 (ex bad. Ig) hierher, pr. T 9[3] machten sich nützlich, ebenso Lokomotiven der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm Eisenbahn, der Bremer Hafenbahn, ferner pr. und oldenb. T 13[1], pr. T 16, pr. G 9 usw. Die als letzte Maschine neu von der WLE beschaffte Lokomotive war die 1'E 1'h2t-Lokomotive Nr. 0123, von Borsig 1942 mit der Fabriknummer 15055 gebaut.

Wie jede andere Bahn ist auch die WLE bemüht ihren Kunden gute Leistungen zu bieten und muß dabei in der heutigen Zeit auch auf die optische Erscheinung großen Wert legen. Die blauen Diesel-Lokomotiven mit ihren Zierstreifen, die modernen Triebwagen und der fast nur aus Vierachsern bestehende Reisezugwagenpark dürften zur "Image-Bildung" wesentlich beitragen. Wir wünschen der WLE noch lange Jahre eine gesunde Weiterentwicklung und setzen an den Schluß den 1. Absatz eines Gedichtes aus der Festschrift zur Einführung der WLE in den Hauptbahnhof Münster (W) am 15.4.1949:

De WLE

Met Puff-Puff-Tüt un Bim-Bim-Bim
Föhrt all guet füftig Joahre lang
De WLE duört Heimatland
Daoför säggt wi iähr Luow un Dank!

Verkehrsleistungen der WLE

	Dampflok km	Diesellok km	VT km	Personenzug km	Güterzug km
1933	1.310 947	-	-	1.043 738	267 209
1938	1.403 140	-	293 852	1.203 897	493 095
1948	1.383 342	20 175	110 584	346 121	1167 980
1950	1.965 583	23 122	189 387	1.188 616	989 476
1960	456 593	506 674	353 007	525 618	790 655
1965	118 607	703 781	282 777	345 854	759 311
1968	38 676	710 170	255 443	323 930	680 359

IHRE MITGLIEDSCHAFT

in der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte kostet zwar im Jahr DM 36,– (für Firmen und Vereine das Fünffache), aber sie ist

IHR VORTEIL

weil Sie dadurch verbilligt unsere Veröffentlichungen erwerben und zu einem Vorzugspreis an bestimmten Studienfahrten teilnehmen können; es ist auch

IHR VERDIENST

durch Ihren Beitrag bei der Erhaltung eisenbahngeschichtlich wertvoller Fahrzeuge mitgewirkt und unsere Tätigkeit nachhaltig unterstützt zu haben.

Bitte, schreiben Sie uns:

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE e.V.
SITZ KARLSRUHE, 75 KARLSRUHE 1, POSTFACH 2063

(Für Sie als Steuerzahler wichtig: das Finanzamt hat uns als gemeinnützig und förderungswürdig anerkannt)

Auch 1969 historische Dampfzüge auf der Achertalbahn

Auf der Nebenbahn Achern - Ottenhöfen verkehren die historischen Dampfzüge 1969 an folgenden Tagen:
11.5.; 25.5.; 8.6.; 6.7.; 20.7.; 3.8.; 17.8.; 31.8. und 14.9.1969

Zum Einsatz kommt die Cn2t - Lokomotive Nr. 14 der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (Hohenzollern 1900) mit vier Bi-Wagen aus der Zeit der Jahrhundertwende.
Den genauen Fahrplan der drei Zugpaare finden Sie im Amtlichen Kursbuch, Sommer 1969.
Sonderrückfahrkarten mit hoher Fahrpreisermäßigung werden von den Bahnhöfen Mannheim Hbf. Heidelberg Hbf, Singen/Hohentwiel, Basel Bad. Bf und Freiburg Hbf direkt nach Ottenhöfen ausgegeben.

Beilagenhinweise:

Unsere Leser machen wir auf den dieser Schrift beigefügten Prospekt des Verlages Delius, Klasing - Bielefeld und Berlin - für die Bücher "Lokomotivengestern und heute " und "Schiffe - gestern und heute"aufmerksam.

Ferner bitten wir um Beachtung des beiliegenden Prospektes über Veröffentlichungen des Verlages Dipl.-Ing. Rudolf Bohmann, Wien und Heidelberg.

Katastrophen auf Schienen

Ascanio Schneider und Armin Masé

Mit 16 Photos und vielen Lageskizzen
Linson DM 29.50

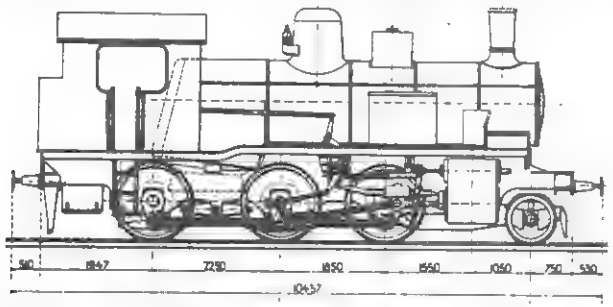
Immer noch ist die Eisenbahn in Europa das öffentliche Verkehrsmittel «par excellence», groß ist ihr Ruf der Betriebssicherheit, groß aber auch das Gefühl der Verwirrung, wenn sie doch einmal von einem der seltenen schweren Unfälle betroffen wird.
Nur spärlich ist die dem Publikum zugängliche Literatur über Eisenbahnunfälle. Hier eine offene Darstellung zu versuchen, ein objektives Bild von Fehlern und Fortschritt zeichnend, war das eigentliche Anliegen der Verfasser. Das Werk ordnet eine Vielzahl von Unfällen nach ihren Ursachen. Neben den Katastrophen werden dabei auch einige glimpflich verlaufene Zwischenfälle einbezogen, welche die technischen Zusammenhänge erhellen können. Doch bildet jeder einzelne Unfall Gegenstand einer in sich geschlossenen Schilderung.

Eisenbahnferien in Bayern

J. H. Price

Aus dem Englischen übersetzt von Kurt Seidel
Mit 7 Karten und 41 Bildern. Linson DM 21.80

Das einstige Königreich Bayern bietet ein vollständiges Bild des heutigen deutschen Eisenbahnbetriebs. Man trifft auf dampf-, diesel-, elektrisch und batteriebetriebene Traktionsmittel; Strecken mit Höchstgeschwindigkeiten wechseln mit beachtlichen Steigungen, Nebenbahnen und Vorortstrecken, faszinierenden Bergbahnen und Privatbahnen, und an Überraschungen mangelt es nicht: Sonderfahrten des Gläsernen Zuges, die Ausstellungsbahn im Stil von 1835, eine Zahnradbahn mit Dieseltriebwagen, ein Modelleisenbahn-Museum und manches andere. Auch touristisch bietet diese Reise Höhepunkte: Ausflüge zu Königsschlössern und mittelalterlichen Städten, Dampferfahrten auf Bergseen, Fahrten in Luftseilbahnen und Bergtouren. Alles in allem ein vergnügliches Reisehandbuch und aufschlußreiches Nachschlagewerk über die Deutsche Bundesbahn.



Die Welt der Eisenbahn in Büchern

Orell Füssli Verlag

Geschichte der italienischen Dampflokomotiven

Wolfgang Messerschmidt

Mit 69 Bildern und 15 techn. Zeichnungen
Linson DM 24.80

Italien ist ein Land mit großer Eisenbahntradition und leistete einen bemerkenswerten Beitrag zur Entwicklung der Dampflok. Erstmals liegt nun hier eine zusammenfassende und großzügige Darstellung der italienischen Dampflok-Geschichte vor. Der Autor, Ingenieur und Kenner der italienischen Eisenbahnen, schildert die Entwicklung von den ersten Importlokomotiven bis zum letzten großen Projekt der Reihe 695. Die zahlreichen Umbauten wurden ebensowenig vergessen wie die konstruktiven Neuerungen, die Zahnradlokomotiven, die Erfindungen Caprottis und vieles andere. Der Text des mit seltenen Photos reich illustrierten Buches ist zwar knapp gefaßt, behandelt aber auch theoretische Vorgänge, wo es notwendig erschien. Zahlreiche exakte Zahlentafeln lassen die Zusammenhänge erkennen.

Eisenbahnferien in Italien

P. M. Kalla-Bishop

Aus dem Englischen von Ascanio Schneider
Mit 39 Photos und 4 Karten Linson DM 21.80

Nur wenige wissen, daß Italien eines der modernsten und interessantesten Eisenbahnsysteme Europas besitzt. Dieses Buch beschreibt die italienischen Eisenbahnen aus der Sicht des ausländischen, eisenbahnbegeisterten Ferienreisenden. Von Mailand geht die Fahrt über Savona nach Genua. Nach einer Fahrt über Rom bis Neapel queren wir im Süden die Halbinsel, um über Foggia und Ancona den Knotenpunkt Bologna zu erreichen, dessen modernes Gleisbildstellwerk ein technisches Meisterstück darstellt. In den Text eingeflochten und durch wertvolle Tabellen am Schluß des Bandes ergänzt sind Angaben über den italienischen Fahrplan, die Signaltechnik, Personen- und Güterwagen, elektrische Triebfahrzeuge, Dieseltriebwagen und Dampflokomotiven. Eine statistische Übersicht über die italienischen Privatbahnsysteme und selten gesehene Bilder runden das Buch vortrefflich ab.

Bad. IVh 1011 – 18 323 – 018 323-6

Diese drei Zahlengruppen stehen kurz und prägnant für drei Epochen der badischen IV h: Indienststellung bei der Badischen Staatsbahn, Betrieb bei der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn, letzte Einsätze in einer Zeit, in der die elektronische Datenverarbeitung die Numerierung von Eisenbahnfahrzeugen beeinflußt.
Im Programmheft zu unserer Erinnerungsfahrt mit der badischen IVh von Frankfurt (M) nach Nürnberg am 22.10.1967 schrieben wir auf Seite 11:"Die letzte L3-Untersuchung darf nicht über den 12.10.1969 hinaus verlängert werden". Dieses Datum hat in der Zwischenzeit für alle Freunde der Dampflokomotiven eine besondere Bedeutung erlangt:

Die Maschine 018 323 wird als älteste Schnellzug- und letzte Vierzylinderverbundlokomotive der DB, gleichzeitig letzte Schnellzuglok der DB aus der Zeit der Länderbahnen an diesem Tag ihren Abschied vom Betrieb nehmen müssen. Die immer kleiner werdenden Einsatzmöglichkeiten und der hohe Erhaltungsaufwand dieses Einzelstückes machten den Entschluß notwendig.
Wenn man allerdings der alten Volksmeinung glauben soll, daß oft totgesagte länger leben, dann müßte bei einem Blick auf die zahlreichen Abschiedsfahrten die Lokomotive 018 323 den Termin ihrer Ausmusterung überspringen.

Bei J.A. Maffei in München entstand unter der Fabriknummer 5109 im Jahre 1920 die Lokomotive Nr. 1011 der Gattung IV h für die Großherzoglich Badische Staatsbahn. Die Maschine wurde am 3.2.1920 abgeliefert und am 11.2.1920 beim Bahnbetriebswerk Offenburg in Dienst gestellt. Bis zum 11.1.1934 war sie dann für den Schnellzugdienst auf der ehemaligen Badischen Hauptbahn beim Bw Offenburg beheimatet. Ihre weiteren Stationierungen sind wie folgt:

24. 3.1934	bis	8.12.1942	Bw Koblenz
10.12.1942	bis	10. 4.1945	Bw Bremen
11. 4.1945	bis	8. 5.1946	Bw Buchholz
9. 5.1946	bis	30.10.1948	Bw Bremen
20.2. 1950	bis	6.10.1950	AW Münche-Freimann
7.10.1950	bis	28. 9.1968	Bw Minden
	ab	29. 9.1968	Bw Lehrte

Die erforderlichen Revisions- und Wartungsarbeiten wurden bei den Ausbesserungswerken Offenburg, Schwerte, Bremen, Freimann, Ingolstadt, Braunschweig und Nied durchgeführt. Die letzte L 3- Untersuchung erfolgte zum 12.10.1955 durch das Ausbesserungswerk Nied.

Bei der Ablieferung hatte die Lokomotive den Kessel Nr. 5109 der Firma J.A.Maffei. Bei der Durchführung von Fristarbeiten wurden die Kessel wie folgt getauscht.
Die Maschine bekam am:

28. 3.1925	den Kessel Nr.	5091	aus	18 316
23.12.1927	den Kessel Nr.	1302		
4. 7.1936	den Kessel Nr.	5107	aus	18 311
5. 2.1942	den Kessel Nr.	5087	aus	18 317
28. 1.1945	den Kessel Nr.	5112	aus	18 315
12.10.1955	den Kessel Nr.	5094	aus	18 319

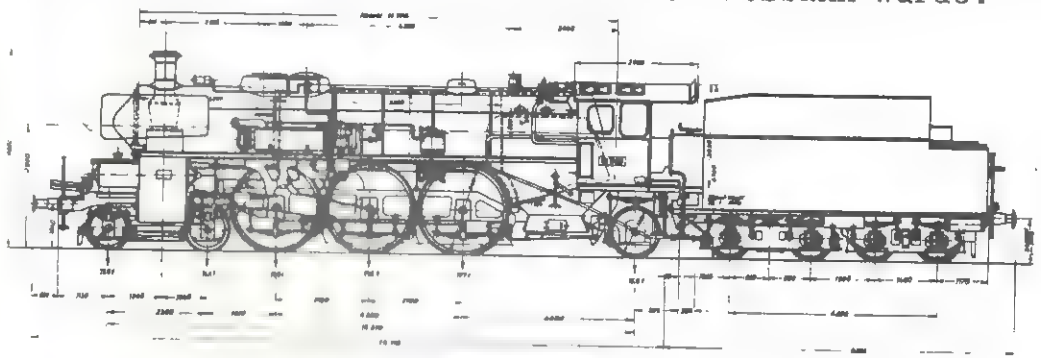
Die Lokomotive ist jetzt mit dem Tender der Firma Maffei, Fabriknummer 4627, Baujahr 1918 gekuppelt. Der Tender wurde am 3.6.1918 ausgeliefert und am 11.6.1918 abgenommen. Er war ab

11.6.1918	bei der	18 301	
12.9.1927	bei der	18 315	
18.1.1929	bei der	18 328	
3.8.1929	bei der	18 321	
19.3.1930	bei der	18 328	
17.9.1946	bei der	18 317	
9.5.1950	bei der	18 323	
27.2.1962	bei der	18 319	
	bei der	18 323	seit 7.5.1962

Kurzer geschichtlicher Rückblick

Wegen der immer schwerer werdenden Schnellzüge mußte sich die Badische Staatsbahn etwa ab 1910 über eine

neue leistungsfähige Lokomotive Gedanken machen. Bei der Konzeption der Maschine mußte man den Durchlauf von Frankfurt nach Basel durch den damals schon geplanten neuen Heidelberger Hauptbahnhof berücksichtigen.
Mit der Entwicklung der Lokomotive wurde die Firma J.A. Maffei in München beauftragt, die durch den Bau der bayerischen S 3/6 wichtige neue Erkenntnisse gewonnen hatte. Mit der badischen Iv h entstand dann auch eine Maschine, die bei der Fachwelt Anerkennung fand und zum Stolz der Badischen Staatsbahn wurde.



aus Lok-Magazin Nr.1

Der Kessel war der größte bis zum Bau der Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Wie bei anderen Schnellzuglokomotiven der Länderbahnen (württ. C, bay. S 3/6, sächs. XX HV) ragt der Stehkessel seitlich weit über den Rahmen hinaus, der Rost hat trapezförmigen Querschnitt. Die Maschine erhielt Zweiachsantrieb nach de Glehn, die Innenzylinder wurden gegenüber den Außenzylindern weit nach vorn gezogen und in der Höhe versetzt angeordnet. Die Kolbenschieber für Innen- und Außentriebwerk befinden sich auf einer gemeinsamen Schieberstange.

Auf die Ausgestaltung der Kropfachse wurde besonderer Wert gelegt. 1936 hatten die Kropfachswellen bereits zwischen 948 000 km und 1 200 000 km durchlaufen (Lebensdauer bei der pr. S 10 etwa 75 000 km bis 100 000 km).
Der Barrenrahmen erhielt große Ausschnitte um gut an das Innentriebwerk heranzukommen.

Die Leistung der IV h ließ nichts zu wünschen übrig und selbst bei hohen Geschwindigkeiten verfügt das Fahrwerk über hervorragende Laufeigenschaften. Als

Technische Hauptdaten der Baureihen 018 und 45

Baureihe		018 bad. IV h	45
Bauart		2'C 1'h4v	1'E 1'h3
Zylinderdurchmesser	mm	HD 2x 440 ND 2x 680	3x 520
Kolbenhub	mm	680	720
Treib-u.Kuppelraddurchm.	mm	2100	1600
Laufraddurchmesser vorn	mm	990	1000
Laufraddurchm. hinten	mm	1200	1250
Bauart der Steuerung		Heusinger	
Kesselüberdruck	kp/cm^2	15	16
Anzahl der Heizrohre		170	106
Heizrohrdurchmesser	mm	54x2,5	60 x 3
Anzahl der Rauchrohre		34	44
Rauchrohrdurchmesser	mm	133 x 4	152x4,25
Rohrlänge zw.d. Wänden	mm	5200	6500
Rostfläche	m^2	4,95	4,47
Rostlänge- x breite	m	2,28x2,16	2,38x1,88
Strahlungsheizfläche	m^2	15,6	23,2
Rauchrohrheizfläche	m^2	69,43	128,93
Heizrohrfläche	m^2	205,51	116,89
Verdampfungsheizfläche	m^2	221,11	269,02
Überhitzerheizfläche	m^2	81,91	120,0
Achsstand d. Treibachsen	mm	4360	7400
gesamter Achsstand (L+T)	mm	19 625	21 775
Länge über Puffer (L+T)	mm	12 230	25 645
Leergewicht (L+T)	Mp		144,1
Reibungsgewicht	Mp	53,4	97,2
Dienstgew.m.2/3 Vorrat	Mp	147,3	184,6
Wasservorrat	m^3	29,6	29
Kohlenvorrat	t	11	12
Indizierte Leistung	PS	1965	2800
V max vorw./rückw.	km/h	140/50	90/50
Erster Beschaffungspreis	M	180 100	253 400

Angaben für Baureihe 018 und 45 nach DV 939 a.
Sie beziehen sich bei der BR 45 auf die Lokomotive mit Tender 2'3T29 (umgebauter 2'3T38 für Stokerfeuerung) bei 20 t Kuppelachslast nach Umbau 1950 (Lok 45 010, 016, 019, 021 und 023)

echter "Flachland-Renner" bewährte sich die Maschine vor Expresszügen und beförderte mit Leichtigkeit Schnellzüge bei 650 t Last mit 100 km/h. Wie bei jeder neuen Bauart traten Kinderkrankheiten auf, die jedoch bei den weiteren Lieferungen behoben wurden. Insgesamt erhielt die Badische Staatsbahn von 1918 bis 1920 in drei Serien 20 Lokomotiven der Gattung IV h.

Mit der Stationierung von Einheitslokomotiven der Baureihe 01 in Baden wurde die IV h, nun als 18^3 bezeichnet, von Offenburg über Koblenz nach und nach zu norddeutschen Bahnbetriebswerken umbeheimatet. Ihre Glanzzeit war damit weitgehend zu Ende; denn man setzte sie auch in Diensten ein, für die sie nicht gebaut waren.

Es ist verständlich, daß auch Dampflokomotiven technischen Verbesserungen unterliegen. Bei der Baureihe 18^3 erfolgten u.a. Änderungen an Bremsen und Tragfedern, an Armaturen, an der Kolben-Kreuzkopfverbindung des Innentriebwerks sowie Ersatz der stählernen Seitenstehbolzen durch kupferne.

Zum Beginn der fünfziger Jahre benötigte die Lokomotiv-Versuchsanstalt der Deutschen Bundesbahn leistungsfähige Maschinen und man erinnerte sich der schon abgestellten Baureihe 18^3. Drei Maschinen, die 18 316, die 18 319 und die 18 323 wurden wegen ihres relativ guten Zustands ausgewählt und dann beim Ausbesserungswerk München-Freimann aufgearbeitet. Man beseitigte dabei gleichzeitig die letzten kleinen Mängel und stellte dann bei Meßfahrten fest, welch guter Wurf der Firma Maffei seinerzeit gelungen war.

1958 erreichte die Lokomotive 18 323 Geschwindigkeiten von 158 km/h; Langläufe über 820 km von Minden nach Freilassing wurden wiederholt ohne Ausschlakken bewältigt. Die Lokomotive 18 319 wurde 1965 ausgemustert und der Technischen Hochschule Aachen als Anschauungsobjekt zur Verfügung gestellt. Bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Hamm - Hannover war das Bw Minden Einsatzort für die 18 316 und 18 323. Diese beiden Maschinen sowie die 18 505, die 45 010 und die 45 019 sorgten dafür, daß das Bw Minden zu gewissen Zeiten förmlich von Besuchern überlaufen wurde.

Anfang 1969 stellte die Bundesbahndirektion Hannover die beiden letzten badischen IV h auf "z", nachdem die beiden 45er schon früher ausgeschieden waren.

Glücklicherweise entschied man aber nach nochmaliger sorgfältiger Prüfung bei der Lokomotive 018 323 einige Unterhaltungsarbeiten vorzunehmen und die Maschine bis zum Ablauf ihrer L 3-Frist für besondere Einsätze bereit zu halten.

Somit wird dann in nicht allzu ferner Zeit eine badische IV h an den Ort ihrer Indienststellung zurückkehren, um dort an eine bedeutende Epoche der Dampftraktion zu erinnern.

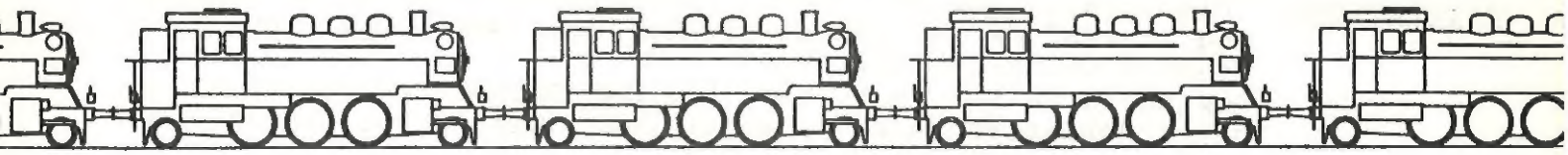
Eine Bitte in eigener Sache

Seit der Gründung unserer Gesellschaft im April 1967 haben wir bis jetzt 11 historische Fahrzeuge, davon 7 Dampflokomotiven, erwerben können.
Zu den Fahrzeugen gehören:

Die Lokomotive 74 der Nebenbahn Zell - Todtnau, die Lokomotive 102 der OEG, die Lok "Cöln 7270", ehem. T 9[1] der Zuckerfabrik Euskirchen, die Lok 53 der Rhein-Sieg-Eisenbahn, die Mallet-Lok 11[sm] der Brohltalbahn, die Lok 66 002 der Deutschen Bundesbahn, der Wismarer Schienenbus VT 2 der Eisenbahn Bremen - Thedinghausen und der elektrische Triebwagen Nr. 2 der OEG. Ferner besitzen wir einen vierachsigen Drehgestell-Personenwagen der OEG und einen Güterwagen mit vier Lenkachsen der Bahn Nagold -Altensteig.

Im Interesse aller Freunde der Eisenbahnen möchten wir noch mehr tun und würden uns freuen, wenn Sie unsere Bemühungen zur Erhaltung technikgeschichtlich wertvoller Eisenbahnfahrzeuge unterstützten. Wir sind für jeden Betrag zu Gunsten unserer Sammlungen dankbar. Sie erhalten von uns bei Spenden ab DM 10,00 eine Spendenquittung zur Vorlage beim Finanzamt. Bei einem Betrag ab DM 50,00 können Sie gern an Stelle der Spendenquittung einen technisch einwandfreien Nachguß des Firmenschildes unserer ersten Museumslokomotive, der Lok 74 der MEG haben. "Locomotivfabrik Krauss & Cie. München und Linz 1888, No. 2024".

Unser Konto: Deutsche Bank, Karlsruhe Nr. 143 990.
(Postscheckkonto der Bank: Karlsruhe Nr. 16)



Werte Mitglieder, werte Gäste,

wir danken für Ihr Interesse an den Veranstaltungen anläßlich unserer Jahrestagung und übersenden Ihnen beiliegend die aufgrund Ihrer Anmeldung erforderlichen Unterlagen.
Bei Vorlage der Sonderzugfahrkarte für den 13. April 1969 gewährt Ihnen die Deutsche Bundesbahn eine Anschlußermäßigung von 50 % auf 150 km zu den jeweiligen Einsteigebahnhöfen bezw. zur Anreise nach Hannover.

Programm für Samstag, den 12. April 1969

Besichtigung des Bw Lehrte von 10 - 14 Uhr, Interessenten können ab 11 Uhr in der dortigen Kantine ein preiswertes Essen einnehmen. Nach eingehender Prüfung ist es nicht möglich in Hannover Hbf ein Gleis längere Zeit zum Aufstellen von einigen Triebfahrzeugen freizuhalten. Es werden daher in Lehrte neben den Lokomotiven 018 323 und 38 2884 sowie Maschinen der Baureihen 044, 050 - 053 und 094 verschiedene moderne Triebfahrzeuge bereitgestellt.

Fahrpreis für Anreise: DM 2,20 mit Tagesrückfahrkarte ab Hannover Hbf.

Besichtigung der Dampfspeicher-Lokomotiven des Kraftwerks Hann-Herrenhäusen Treffpunkt vor dem Bahnhof Hann.-Leinhausen jeweils um 10.00 Uhr, 10.50 Uhr und 11.30 Uhr.
Fahrpreis für Anreise: DM 1,00 mit Tagesrückfahrkarte ab Hannover Hbf
Bis Haltestelle Bahnhof Leinhausen auch mit Straßenbahnlinie 16 ab Hauptbahnhof in Richtung Stöcken.

Dampffahrt auf der Steinhuder-Meer-Bahn (1435 mm) von Wunstorf nach Bokeloh mit der Cn2t-Lokomotive des Kaliwerks Bokeloh (Baujahr 1897) und B3yg-Wagen der Deutschen Bundesbahn.
Abfahrt in Wunstorf StMB um 13.15 Uhr (Fußweg vom DB-Bahnhof ca. 6 Minuten)
Anschluß: mit N 3836 - ab Lehrte 12.17 Uhr, ab Hannover Hbf 12.36 Uhr, ab Hannover-Leinhausen 12.42 Uhr. Im letzten Wagen dieses Zuges können Nachzügler noch Fahrkarten für die Dampffahrt erhalten.
Fahrpreis für Anreise: DM 2,80 mit Tagesrückfahrkarte ab Hannover Hbf

Rückkunft in Wuhstorf StMB gegen 14,50 Uhr; Weiterfahrt nach Hannover ab Wunstorf DB um 15.19 Uhr.

Achtung: Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V, die an der Fahrt auf der StMB teilnehmen, bitte bei der Rückfahrt nach Hannover im letzten Wagen des Nahschnellverkehrszuges Platz nehmen und in Hannover-Leinhausen aussteigen. (Straßenbahn-Blankokarten im Zug erhältlich)

Nur für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.

2. ordentliche Mitgliederversammlung: Beginn um 16 Uhr im Hörsaal 14 der Technischen Universität Hannover, Hauptgebäude, Am Welfengarten 1.
Zu erreichen mit Straßenbahnlinien 5 oder 16 ab Bahnhof Hann.-Leinhausen in Richtung Kirchrode bezw. Mittelfeld; oder mit Linie 16 ab Hauptbahnhof in Richtung Stöcken.

Nach der Mitgliederversammlung ist in der Herrenhäuser Brauereigaststätte Gelegenheit zum Abendessen gegeben. (Von der TU mit der Straßenbahn ca. 8 Minuten in Richtung Stöcken).

Fachvortrag: "Die Entwicklung des kombinierten Verkehrs zwischen Schiene und Straße" Es spricht zu Lichtbildern Herr Dipl.-Ing Claus Kosanke aus Frankfurt (M).
Beginn um 20 Uhr im Hörsaal 632 der Technischen Universität, neues Hörsaalgebäude. Eintritt frei, Gäste herzlich willkommen. Ende des Vortrags gegen 21.30 Uhr.

Programm für Sonntag, den 13. April 1969

Studienfahrt "Mit DB-Dampf zur WLE"

Bitte beachten Sie: Alle Fahrkarten tragen auf der Rückseite eine Wagennummer. Bitte, nehmen Sie Ihren Platz in diesem Wagen ein und behalten Sie ihn zur Vermeidung von Mißverständnissen während der ganzen Fahrt bei. Die Plätze in den einzelnen Wagen sind nicht numeriert.
Wir machen noch darauf aufmerksam, daß der Sonderzug mit DB-Personalfahrkarten, Freifahrtscheinen oder dergl. nicht benutzt werden kann. Fahrkarten für Nachzügler am Schalter 16 bei der Fahrkartenausgabe Hannover Hbf oder vor dem Vortrag am 12. April 1969.

Triebfahrzeuge: für DB - Strecke Lokomotive 018 323 des Bw Lehrte
für WLE- Strecke Lokomotive 0122 des Bw Lippstadt

Wagen: 6, eventl. 8 By + 1 WG

Wagen 1	ab Hannover Hbf	Wagen 5	ab Hannover Hbf
Wagen 2	ab Hannover Hbf	Wagen 6	ab Hannover Hbf
Wagen 3	ab Altenbeken	Wagen 7	ab Hannover Hbf n. Bedarf
Wagen 4	ab Lippstadt	Wagen 8	nach Bedarf
	Plätze für Presse		

Die Bewirtschaftung des Gesellschaftswagens erfolgt durch die Eisenbahnfreunde Hannover.

Wir bieten Ihnen im Gesellschaftswagen verschiedene Postkarten mit Ansichten von Eisenbahnfahrzeugen, unsere Schallplatte "T 3, IV h und Malletlok", die Broschüre "Emil Kessler 1813 - 1867" sowie das "Jahrbuch für Eisenbahngeschichte" Band 1/1968 an.

Fahrplan:	an	ab	
Hannover Hbf (Gl. 1)	-	8.15 Uhr	Anschl. D 116, E 690, D 384
Hameln	8.58 Uhr	9.12 Uhr	Lautsprecherdurchsage beacht.
Lügde	9.30 Uhr	9.40 Uhr	Fotohalt
Altenbeken	10.17 Uhr	10.27 Uhr	Fotohalt
Lippstadt	11.03 Uhr	-	Besichtigung der WLE-Anlagen, Mittagspause, Versteigerung.
Lippstadt	-	12.45 Uhr	
Soest	13.02 Uhr	13.15 Uhr	Lokwechsel
Echtrop	13.43 Uhr	13.53 Uhr	Fotohalt
Wamel (Möhnesee)	14.00 Uhr	14.10 Uhr	Fotohalt
Belecke Pbf	14.34 Uhr	14.50 Uhr	Fotohalt, Wasser fassen
Drewer	14.57 Uhr	15.07 Uhr	Fotohalt
Lippstadt	15.45 Uhr	15.55 Uhr	Lokwechsel
Altenbeken	16.38 Uhr	16.40 Uhr	
Hannover Hbf	18.07 Uhr	-	

Die Stichfahrt von Belecke nach Warstein hätte mit dem zweimal notwendigen Umsetzen des Triebfahrzeuges einen Aufwand von etwa 40 Minuten erfordert. Wir hoffen in Ihrem Interesse gehandelt zu haben, wenn wir diese Fahrt zugunsten eines längeren Aufenthaltes in Lippstadt und eines weiteren Haltes im Möhnetal entfallen ließen.

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Anreise nach Hannover und schon jetzt viele neue Eindrücke durch die Teilnahme an unseren Veranstaltungen.

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte

Für den Vorstand: Theodor Klee